

## Actuaciones de las Diputaciones vascas en las RTE-T para el 2000

Carlos Samaniego Perez

Teniente de Diputado General y Diputado de Administración Foral y Local y Desarrollo Comarcal de la Diputación Foral de Álava

En primer lugar quiero agradecer la oportunidad que me brinda el Consejo Vasco del Movimiento Europeo para participar en este importante foro de debate sobre un tema de gran calado para la construcción europea como es el diseño y desarrollo de las Redes Transeuropeas (RTE).

También quiero aclarar, como cuestión previa, que no voy a poder abarcar todos los temas que se podría suponer bajo el título que se me ha propuesto para esta ponencia, ya que puedo presentar con bastante detalle las cuestiones relacionadas con el territorio al que represento, Alava, pero difícilmente puedo convertirme en portavoz de los otros dos territorios vascos. A pesar de ello, en mi breve disertación habrá algunas pinceladas que también incluyen proyectos u obras que afectan a Bizkaia y Gipuzkoa.

Merece la pena que recordemos que con la aprobación del Estatuto de Autonomía y posteriormente de la Ley de Relaciones entre las Instituciones Comunes y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, más conocida por todos como Ley de Territorios Históricos (LTH), las diputaciones vascas tenemos unas competencias en materia de transportes y vías de comunicación por carretera que nos obligan a participar en la política común europea sobre Redes Transeuropeas. Otras grandes actuaciones, como pueden ser las ferroviarias, los puertos y los aeropuertos son competencias de los Ejecutivos vasco y central.

Estamos, por lo tanto, ante un mapa competencial complejo que provoca que las actuaciones en materia de Redes Transeuropeas se vean mediatizadas por esa compleja distribución competencial entre varias instituciones en una región tan pequeña dentro de lo que es la Unión Europea.

Y eso sin entrar en otras materias complejas, aunque sumamente importante en el mundo que hoy vivimos, como pueden ser las de las redes de la información, la energía o la utilización de los satélites, materias también contempladas dentro de los mapas de Redes Transeuropeas.

Las diputaciones, como decía, tienen fundamentalmente su punto de referencia dentro de las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T) en las carreteras. La LTH fija en su artículo 7 que ésta es una materia de su exclusiva competencia, aunque sus actuaciones estén sujetas a los planes generales que aprueba el Gobierno Vasco.

Somos una región muy pequeña en la Europa comunitaria, pero con una situación estratégica. Somos la unión entre la Meseta peninsular y la Europa continental. Por aquí pasa la principal vía de comunicación Norte-Sur. El eje Lisboa-Madrid-París tiene que discurrir obligatoriamente por nuestro territorio. Pero además, la Comunidad Autónoma vasca y Alava en particular son punto de paso obligado en las comunicaciones entre la cornisa cantábrica occidental y el Eje Mediterráneo.

Me gustaría llamar la atención sobre este aspecto, aunque para algunos parezca una obviedad. Tenemos que ser conscientes de que estamos ubicados en la periferia de la Unión Europea, en el extremo occidental y que esta situación se va a acentuar más aún con las futuras ampliaciones hacia los países del Este, las antiguas naciones de la órbita soviética.

La realidad periférica obliga a los ciudadanos y a las empresas que quieran llevar sus mercancías hacia los centros neurálgicos de la Unión a tener que realizar unos desplazamientos mayores. Ante esta realidad, la única posibilidad de que esa situación se atenúe es que nuestras vías de comunicación y de enlace con esos centros vitales europeos

sean de gran calidad y de gran capacidad. Tenemos que romper esa dialéctica en la que tradicionalmente se asumía que periferia era sinónimo de subdesarrollo, pero para ello tenemos que luchar contra la realidad geográfica que nos ubica lejanos a esos centros neurálgicos y la única forma de luchar contra ello es con unos medios de transporte rápidos, modernos y seguros.

Si unimos esas dos cuestiones anteriores, que somos una región periférica y que somos una de las comunicaciones naturales -junto a la catalana- entre la Península Ibérica y el continente europeo, obligatoriamente tenemos que llegar a la conclusión de que nuestras vías de comunicación tienen que estar adaptadas para responder a las necesidades de soportar un volumen muy importante de tráfico, tanto de personas como de mercancías.

Consciente de ello, y en la materia que depende de nuestra competencia, la Diputación Foral de Alava hace años que inició la reforma completa de la Nacional-1, lo que permite que hoy esté en funcionamiento una autovía moderna y de gran capacidad entre Aríñez y la frontera con la Comunidad de Navarra.

En ese eje quedan dos tramos en los que las diputaciones y el Estado debemos actuar con urgencia. Gipuzkoa tendrá que concluir el desdoblamiento del puerto de Etxegarate y entre la Diputación alavesa y el Gobierno de Madrid tendremos que mejorar la actual doble calzada de la N-1 entre Aríñez y Miranda de Ebro. En este segundo tramo, se está trabajando ya en el proyecto y la previsión es que las obras empiecen a finales de este año. Como premisa técnica se ha establecido la introducción del tercer carril en cada sentido de circulación. Así lo aconsejan los estudios técnicos para contrarrestar la saturación de tráfico que se puede registrar en los próximos años y para aumentar los parámetros de seguridad. Son dos de las recomendaciones que aparecen siempre que se consultan las directrices de la Unión Europea sobre Redes Transeuropeas de Transporte, es decir, seguridad unida a la libre circulación de personas y mercancías.

Estos planes de Alava y Gipuzkoa para adaptar la N-1 a las recomendaciones europeas no es nada nuevo para ustedes. Hace muchos años que venimos hablando y trabajando en ello. Tal vez demasiado y deberían ser obras que tendrían que estar hechas ya. Pero los recursos de las diputaciones son limitados y la capacidad de inversión en carreteras también lo es. Por eso es fundamental que en este tipo de proyectos haya corresponsabilidad interinstitucional y que se pueda contar con aportaciones del Gobierno Vasco, del central y de la propia Unión Europea. Son inversiones en actuaciones que superan el propio territorio histórico y por lo tanto las Diputaciones necesitamos de apoyos económicos externos.

La N-1 es, además, el corredor que permite conectar con el resto de sistemas de transporte existentes en la Comunidad Autónoma vasca. Desde él, se accede por autovía y autopista a los puertos de Pasajes y Bilbao, acerca a los tres aeropuertos vascos y en la propia carretera se asientan los centros de transportes de mercancías.

La N-1 es el eje principal que permite el transporte combinado, es decir, la conexión de camión-tren-avión-barco, sistema que a pesar del impulso que se le quiere dar desde la Unión Europea todavía representa una parte muy pequeña del total de mercancías. Sin embargo, la Comunidad Autónoma vasca dispone de todo a su favor para que este transporte combinado tenga aquí uno de los ejes fundamentales en el sur de Europa. Los puertos de Pasajes y Bilbao, el aeropuerto de Foronda y la N-1 hacen que se cumplan todas las premisas para que esa interconexión entre camión, barco y avión pueda ser un éxito.

Se han hecho y se siguen haciendo esfuerzos muy importantes en puertos y en aeropuertos, a la vez que vemos la especialización de estos últimos. Mientras Sondika, acoge la mayor parte del tráfico de viajeros de la Comunidad Autónoma, el aeropuerto de Vitoria-Foronda es sobre todo una terminal de carga y se sitúa ya como el tercero del Estado por movimiento de mercancías en sus pistas.

La Comunidad Autónoma se queda “coja” en un aspecto del transporte combinado: el ferrocarril. Falta la conexión de calidad y a velocidad alta con el resto de la península y con Europa. Todos sabemos que desde el Gobierno vasco se lleva tiempo trabajando en el proyecto de reconversión ferroviaria y que el central ha incluido partidas presupuestarias para este proyecto. A pesar de ello, debemos ser exigentes con los ejecutivos de Madrid y Vitoria a la hora de reclamar la mayor urgencia en la ejecución de ese proyecto. Mucho más si tenemos en cuenta que el tren de alta velocidad Madrid-Vitoria-Dax es el único que nos afecta directamente entre los 14 proyectos que la Comunidad Europea catalogó como prioritarios dentro de las Redes Transeuropeas de Transportes para todo el continente en el Consejo de Essen de 1995.

La Nacional 1, con sus conexiones con Bilbao, Gipuzkoa y la Meseta, Foronda y la futura actuación ferroviaria hacen de Alava un lugar central en materia de transportes. Es por ello que la Diputación Foral tiene claro que Alava es el punto más adecuado para acoger los grandes centros de logística del transporte del Norte de España y del Sur de Francia. Esta va a ser una apuesta real y fundamental en esta legislatura y a ella dedicaremos nuestros esfuerzos. Algunos hablan de Alava como el “puerto seco” de la Comunidad Autónoma vasca. Creemos que ese planteamiento incluso se queda corto, porque no sólo debe convertirse en la trastienda del superpuerto de Bilbao, sino que en una actuación interconectada con el aeropuerto de Foronda y el transporte por carretera, Alava tiene las condiciones para ser un auténtico centro logístico que supera las fronteras del País Vasco y puede recoger las potencialidades de comunidades limítrofes, tanto de España como de Francia.

El transporte de mercancías, en una economía cada vez más globalizada, va a seguir aumentando. Hoy importa menos dónde se fabrica un producto o sus componentes porque los transportes son muy rápidos y de alta calidad. Es por ello que los servicios que se desarrollan alrededor del transporte cada vez tienen más importancia. Los centros de logística tienen que ofrecer más servicios, ser más competitivos y tecnológicamente más avanzados, además de ser capaces de interconectar las distintas formas de transporte. Tenemos que asumir ese reto y ofrecer a los transportistas unos puntos de referencia en nuestro territorio, no ser sólo un lugar de paso, sino un punto donde centralicen una parte de su negocio.

A lo largo de los últimos días se han podido escuchar aquí mismo datos de especialistas que indican que la carretera recoge más del 70% del total de mercancías transportadas y que para el 2010 puede alcanzar el 84%. Además de colocar a nuestra principal carretera, la N-1, a la altura necesaria para poder absorber ese previsible aumento de tráfico pesado, las actuaciones en logística pueden incidir en que una parte de ese aumento se desvíe hacia otras fórmulas de transporte con una orientación diversificadora y además por respeto al medio ambiente, ya que no hay que olvidar que el transporte por carretera es una de las principales fuentes de emisión de contaminantes en la Unión Europea.

Otra actuación que las diputaciones de Alava y Gipuzkoa estamos dispuestas a llevar a cabo es la carretera Eibar-Vitoria, tramo incluido en la A-1, un proyecto “dormido” desde hace décadas porque la iniciativa privada no lo llegó a asumir. Gipuzkoa ya ha iniciado la obra y en Alava estamos trabajando en el proyecto. Esta carretera puede convertirse en una alternativa a la N-1 y en un eje vertebrador de la Comunidad Autónoma. Sin duda esta nueva vía supondrá reforzar las comunicaciones con Europa, pero también será un nexo de unión de calidad entre los dos territorios vascos que reforzará las potencialidades y sinergias económicas de uno y de otro, de Alava y de Gipuzkoa.

De nuevo nos encontramos aquí con grandes dificultades presupuestarias para poder llevar a cabo la obra, por lo que los dos territorios tendremos que buscar fórmulas de financiación en las que no descartamos la participación de la iniciativa privada.

Quisiera finalizar indicando que estar “enganchados” a las Redes Transeuropeas supone ser más competitivos a nivel internacional, acercar los puntos de origen y destino, y nos da la posibilidad de aproximarnos a otros pueblos y sus habitantes. Muchos especialistas en este

campo son categóricos al afirmar que el objetivo final de las redes de transporte es aumentar la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos. Sin duda, unas redes modernas, rápidas, seguras y respetuosas con el medio ambiente contribuirán a que nuestras empresas sean competitivas y a que los ciudadanos tengan garantizada la movilidad en unas condiciones similares a las de sus vecinos del resto de Europa.